

TRANSPORTE E IMPUESTOS: DOS FACTORES DESFAVORABLES  
PARA EL CIRCUITO COMERCIAL CÓRDOBA-ROSARIO\*

Félix Converso\*\*

*Síntesis*

La primera parte del artículo trata sobre el importante flujo mercantil mantenido entre las plazas de Córdoba y Rosario en la segunda mitad del siglo XIX, tráfico que se acrecentó con la expansión cerealera consolidada a comienzos de la siguiente centuria. Se analizarán diversos aspectos del mismo, tales como el tipo de mercancías, las vinculaciones contractuales acordadas entre sociedades comerciales de ambas plazas y las operaciones de esa índole y también las financieras.

Más adelante, mediante un estudio de caso se examinarán las perturbaciones que ocasionaron las deficiencias en los servicios de transporte, la incidencia de los fletes tarifarios y la repercusión de algunas desfavorables medidas impositivas.

Por último, veremos también las actitudes y posiciones adoptadas por las corporaciones mercantiles, tales como las Bolsas de Comercio de Rosario y Córdoba, ante los problemas aludidos.

*La articulación mercantil entre Córdoba y Rosario*

Aunque en el transcurso de la primera mitad del siglo XIX puede detectarse alguna relación mercantil sostenida entre la plaza Córdoba y la de Santa Fe, con particular actividad en Rosario y siempre predominando las importaciones, la aludida articulación no adquirió relevancia hasta después de la mitad del siglo. A través de este circuito, el comercio cordobés se proveía en los puertos litorales de bienes de consumo principalmente y de algunos pocos bienes de capital, según las épocas y circunstancias en que estas transaccio-

---

\* Una versión preliminar fue considerada en el *Noveno Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, organizado por la Academia Nacional de la Historia, en Rosario, setiembre de 1996.

\*\* Investigador del Área de Historia, CIFYH-UNC.

nes se acordaban.<sup>1</sup>

Una nueva alternativa comercial comenzó a gestarse en los comienzos de la década de 1850, en circunstancias que la plaza cordobesa debió reacomodarse ante las dificultades coyunturales que fracturaron momentáneamente el importante flujo sostenido en el circuito Córdoba-Buenos Aires, inconveniente que provocó el incremento operativo convenido con casas rosarinas. Estimándose esta alternativa en 1855, como un flujo de exportación que significaba para Córdoba "...un tercio de (todo el) movimiento mercantil de las provincias, que hacen su tráfico con Rosario...".<sup>2</sup>

Años después, la plaza cordobesa, a la vez que reanudó y continuó el importantísimo e imprescindible vínculo comercial con Buenos Aires, mantuvo el intercambio con el puerto de Rosario, donde no sólo adquiría la mercancía de importación ultramarina, y vendía sus productos, en particular "los frutos del país" adquiridos en plazas del interior provincial y los provenientes de las provincias interiores con las que sostenía un fluido comercio.<sup>3</sup>

Es por todos conocido que, con motivo de la modernización de los medios de transporte una vez instaladas las vías férreas, las relaciones mercantiles encontraron un nuevo impulso dinamizador y un mayor afianzamiento ya bien avanzada la década de 1870. En esta coyuntura se asiste a la formación de sociedades integradas por comerciantes rosarinos que aportaron capitales para la concreción de emprendimientos en Córdoba, logrando buenos resultados.<sup>4</sup> Estas asociaciones, al aproximarse el fin del siglo XIX, se extendieron a las emergentes plazas del interior provincial, donde su comercio se vinculó en forma directa con el mercado rosarino sosteniendo un flujo constante, particularmente cuando se produjo la expansión agrícola.

En efecto, son numerosos los contratos y acuerdos registrados, desde la última década del XIX hasta las primeras del siguiente siglo, que testimonian las aludidas relaciones mercantiles sostenidas con las plazas comerciales del sur y sudeste de la provincia de Córdoba, donde su comercio no sólo se surtió

<sup>1</sup> Converso Félix, *Relaciones del intercambio, acrecentamiento patrimonial e inversión del capital comercial*, Centro de Estudios Históricos, Cuaderno N° 2, Córdoba 1991, p. 47 a 50.

<sup>2</sup> *El Imparcial*, Córdoba, 29-IX-1857, N° 433

<sup>3</sup> Converso Félix, *La lenta formación de capitales. Familias, comercio y poder en Córdoba 1850-1880*, Junta Provincial de Historia, Córdoba 1993, p. 39 a 61.

<sup>4</sup> En 1882 se constituyó en Córdoba "Pedro Omarini y Hnos.", capital social \$B. 59.207, en A.H.P.C. 1885, Reg. 1, T° 245, F° 1083. En 1885, "Rouillon, Marini y Cia". de Rosario con sucursal en Córdoba, renovó contrato con sus asociados, en *El Eco de Córdoba*, Cba. 3-V-1885, Año XXIII, N° 6365. En 1886 Ruillón, socio comanditario de "Ferroni y Cia." A.H.P.C. 1886, Reg. 4, I. 60, F° 488. Luis y Juan Olcese, el 1° de Rosario, el 2° de Córdoba, se hicieron cargo en 1894 de "Recagno, Olcese y Cazaneuve", capital social \$m/n 450.000, en A.H.P.C. 1894, Reg. 1, I. 287, F° 46388.

con mercancía variada proveniente del mercado portuario rosarino,<sup>5</sup> y se vinculó a casas que financiaron sus operaciones mercantiles y crediticias con cláusula de garantía hipotecaria, en algunos casos pactadas con tasas de interés elevadas.<sup>6</sup>

La plaza de la ciudad de Córdoba funcionó, con alternancias hasta concluir el siglo XIX, como intermediadora entre el litoral y las provincias interiores, particularmente con las de Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca y San Luis. Los productos comercializados eran los "frutos del país", denominación que comprendía los cueros, pieles y lanas traídos de aquellas zonas y plazas para su posterior venta en el puerto de Rosario. Este circuito con centro en la ciudad de Córdoba, implicó también un tráfico de retorno con bienes de consumo y de capital, algunos importados.<sup>7</sup>

El tráfico de importación procedente de las mencionadas provincias interiores, a las que debe agregarse Salta, Jujuy, San Juan y Mendoza, continuó aún después de la estructuración del sistema ferroviario. Esta concurrencia se infiere del análisis de la serie anual de productos importados por Córdoba que proceden de las aludidas provincias. (Cfr. Cuadro N° 1).

El aludido comercio de intermediación, comenzó a emitir señales de cierto deterioro a mediados de la década de 1880,<sup>8</sup> y los contemporáneos explicaban esa situación por la lentitud y deficiencias comprobadas en el servicio del Ferrocarril Central Norte que conectaba Córdoba con Tucumán, medrando - en consecuencia y como contrapartida - el mercado rosarino mediante la eficacia y rapidez del Ferrocarril Central Argentino que agilizó el transporte directo entre las provincias del norte y el litoral.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> Algunos acreedores de casas rosarinas se encuentran en: A.H.P.C. Juzg. 1a. N. Comer., 1891, L. 121, E. 14. 1894, L. 154, E. 1. 1906, L. 6, E. 5. Juzg. 2a. N. Com. 1899, L. 6, E. 3. 1900, L. 7, E. 4. 1900, L. 1, E. 15, 1902, L. 10, E. 4. 1903, L. 5, E. 9. 1904, L. 1, E. 7. 1906, L. 6, E. 9. m 1912, L. 8, E. 15. 1913, L. 14. E. 2. Juzg. 1a. N. Civil Río Cuarto, L. 8, E. 8. Juzg. 2a. N. Comer. 1900, L. 15, E. 3. 1901, L. 10, E. 1. 1902, L. 12, E. 16. 1906, L. 3, E. 7.

<sup>6</sup> En 1891 Pedro Franzini de Bell Ville, Dpto. Unión, tomaba prestado de F. Sermañan, de Rosario, \$m/n 6.000 por 6 meses, al 15% anual de interés, pagadero por semestre adelantado, en A.H.P.C. 1891, Reg. 9, I. 10, F° 195. En Estación Porteña, Dpto. S. Justo, "Bücher y Matti", dependían de los créditos del cerealista de Rosario "Nicolás Raffo y Cia.", A.H.P.C. 1913, Juzg. 1a. N. Comer. L. 8, E. 5. En Estación Pozo del Molle, Dpto. Río 2°, "Borroto y Kraft" adeuda entre otros "...a casas y Bancos de Rosario...", A.H.P.C. 1913, Juzg. 2a. N. Comer. L. 10, E. 1. En 1909 "Mauro Calzolari", de Laguna Larga, recibió préstamo por \$ m/n 15.000 de "Dusseldorf y Llorca" de Rosario, interés anual 8% c/garantía hipotecaria, A.H.P.C. 1909, Reg. 23, I. 15, F° 227.

<sup>7</sup> Converso, Félix, *Los aspectos del cambio en el sector mercantil finisecular, en Finanzas públicas y mercado de mercancías en el siglo XIX*, Centro de Estudios Históricos, Cuadernos N° 13 y 14, Córdoba 1995.

<sup>8</sup> *El Eco de Córdoba*, Cba. 28-II-1885, N° 6314.

<sup>9</sup> *El Interior*, Cba. 31-V-1884, N° 1186.

Cuadro I  
IMPORTACIONES DE FRUTOS DEL PAÍS, DESDE  
PROVINCIAS INTERIORES HACIA CÓRDOBA

Años	Cueros vacunos	Cueros becerros	Suelas	Pieles de cabra	Pieles de cabrito	Lanas	Cerda
	UNIDADES			KILOGRAMOS			
1879	131.844	7.485	9.994	420.296	s/d.*	629.285	71.584
1880	205.648	8.486	11.976	450.192	s/d	760.512	67.278
1881	200.267	2.992	13.041	246.139	129.762	698.366	9.858
1882	79.156	423	4.531	256.817	119.329	780.796	59.630
1883	101.526	3.865	6.400	285.838	105.002	770.739	59.799
1884	96.112	4.019	10.772	210.157	113.349	675.288	55.393
1885	68.381	5.107	6.666	201.729	129.387	678.375	54.762
1886	50.216	5.045	4.810	226.481	111.459	631.143	39.047
1887	48.074	5.486	5.410	263.250	126.186	977.588	76.131
1888	66.425	8.117	1.502	288.117	149.239	905.702	73.385
1889	80.769	6.984	100	300.808	161.259	932.081	62.014
1890	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
1891	130.948	16.757	—	297.656	144.594	546.426	64.810
1892	108.489	12.858	—	257.336	111.828	337.080	61.231

\*s/d.: sin datos.

Fuente: elaboración propia.

A.H.P.C. Gob. 1879, T° 5, F° 53, 68, 71. 1880, T° 4, F° 189, 206, 208, 210, 213, 215, 221. 1881, T° 5, F° 120, 122, 136, 142, T° 148, 150. 1882, T° 5, F° 164, 176, 178, 187. 1883, T° 5, F° 203, 209, 216, 221. 1884, T° 5, F° 75, 82, 88. 1885, T° 5, F° 145, 151, 158, 161. 1886, T° 8, F° 98, 101. 1887, T° 13, F° 219, 236, 247. 1888, T° 6, F° 83, 92, 95, 102, 114. 1890, T° 6, F° 63, 66, 81, 83. 1892, T° 10, F° 161, 162, 168, 177. Las medidas de pesos fueron convertidas calculando: Una arroba = 11,481 kilogramos.

La disminución de la función intermediaria sufrida por la plaza de la ciudad de Córdoba significó una similar mengua en el tráfico de cueros, pieles y lanas desde mediados de la década de 1890.<sup>10</sup> No obstante, con alternativas diversas y altibajos detectables se mantuvo este comercio con casas de Rosario, no desapareciendo las transacciones en este renglón.<sup>11</sup>

Las operaciones continuaron durante la primera década del siglo XX, aunque en menor medida, con el activo concurso de los acopiadores de la campa-

<sup>10</sup> Converso, Félix, *Los aspectos...* cit.

<sup>11</sup> *El Eco de Córdoba*, Cba. 19-II-1885, N° 6306. *El Porvenir*, Cba, 1-IX-1892, N° 1726.

ña cordobesa, cuyas operaciones dependían de los precios de la plaza rosarina, los que se fijaban de acuerdo a la competitividad de los productos originarios en las restantes provincias, llegados a ese mercado con una presencia no usual en el período anterior, cuando el manejo intermediador estaba en manos de los comerciantes de la ciudad de Córdoba.<sup>12</sup>

De acuerdo a informaciones anotadas en periódicos coetáneos, estas cotizaciones, de los "frutos del país", expresaban una tendencia bien definida trazada en procura de "...salvar el comerciante favoreciendo indirectamente al barraquero que muy poco necesita para bajar los precios..." pero perjudicando, consecuentemente, a los productores.<sup>13</sup>

Por las causas apuntadas, la exportación de los "frutos del país" presentó una clara tendencia a la baja durante la primera década del siglo XX, compensada por la propensión inversa notada en los cereales.<sup>14</sup> Este ramo mantuvo permanentemente articulado el flujo desde los departamentos del sud y sudeste de Córdoba con el puerto de Rosario, con mayor frecuencia a partir de los últimos años de la década de 1890.

Cuadro II  
EXPORTACIÓN DE FRUTOS DEL PAÍS

Años	Cueros vacunos (piezas)	Cueros de potro (piezas)	Cueros lanares Kg.	Cueros de cabra Kg.	Lanas Kg.	Cerdas Kg.	Sebo y grasas Kg.
1901	329.352	18.165	753.080	381.010	4.838.927	191.368	s/d*
1902	245.698	18.628	910.102	415.854	4.488.706	183.447	s/d
1903	211.715	11.067	731.318	362.230	3.949.538	174.418	s/d
1904	283.161	17.192	415.354	426.710	4.177.277	193.320	s/d
1905	380.430	16.720	797.252	430.885	5.245.730	222.991	s/d
1906-09	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
1910	166.519	7.056	31.271	296.600	353.476	81.100	70.088

\*s/d.: sin datos

Fuente: Anuario de la Dirección de Estadística de la Provincia de Córdoba, 1901 a 1902.

<sup>12</sup> *La Libertad*, Cba. 22-VII-1902, N° 3471. 1-IX-1902, N° 4004. *Los Principios*, Cba. 18-VI-1903, N° 2667. 15-I-1905, N° 3135. 8-VI-1905, N° 3249. 10-VIII-1905, N° 4341.

<sup>13</sup> *Los Principios*, Cba. 9-I-1903, N° 2540.

<sup>14</sup> Anuarios de la Dirección General de Estadística de la Provincia de Córdoba, 1900 a 1914.

Cuadro III  
EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS,  
VÍA FERROCARRIL (EN TONELADAS = 1.000 KG.)

Años	Trigo	Lino	Maíz
1901	286.485	43.183	17.572
1902	64.482	12.709	30.832
1903	479.736	37.936	62.009
1904	751.065	97.706	37.092
1905	549.615	64.333	114.484
1907	809.567	58.346	13.118
1908	1.095.248	100.873	71.149
1909	1.003.189	105.074	60.649
1910	930.293	117.236	75.932

Fuente: Anuario de la Oficina de Trabajo y Estadísticas de la Provincia de Córdoba, Córdoba 1916, p. 157.

En la coyuntura del encuentro de ambos siglos, Rosario expresaba al modelo agroexportador que coadyuvó a convertirla en centro urbano, comercial y financiero de la provincia santafecina. Además se constituyó en nexo y plaza articuladora entre el mercado interno -en plena gestación- y el mercado mundial. Desde la perspectiva cordobesa, se constituyó en una de las dos principales bocas de salida ultramarina -junto con Buenos Aires- para sus productos mercantiles, integrando a los "frutos del país", junto a la reciente y expansiva producción cerealera. En dirección a dicho puerto se encaminó buena parte del trigo y algo del maíz producidos en Córdoba y sus derivados harineros. Paulatinamente fueron agregados los forrajes, como la alfalfa y las oleaginosas -al exportar el lino- sin aprovechamiento en su provincia de origen.<sup>15</sup>

Estas exportaciones de granos y derivados recién despegan en la década de 1890; en la década de 1880 Córdoba aún no se autoabastecía y debía importar de Santa Fe el maíz y la harina,<sup>16</sup> para superar su insuficiente producción atribuida a "...las permanentes sequías y plagas...que han anulado las sementeras..."<sup>17</sup>

Esta situación, que logró ser revertida durante la siguiente década, continuó con las características propias de una comercialización dependiente de los

<sup>15</sup> *La Patria*, Cba. 22-I-1900, N° 1407. *La Libertad*, Cba. 2-VI-1905, N° 4215.

<sup>16</sup> *El Eco de Córdoba*, Cba. 19-IX-1880, N° 5022. 15-V-1883, N° 5786, 22-II-1884, N° 6044. Son numerosos los testimonios referentes a importaciones de trigo, maíz y harina, procedentes de la provincia de Santa Fe.

<sup>17</sup> *Ibid.*, 28-II-1885, N° 6314.

mercados consumidores y de las oscilaciones monetarias, tanto nacionales como internacionales que influyeron en el movimiento del mercado rosarino. Estos factores repercutieron a su vez en el flujo mantenido por acopiadores y comercializadores de harinas y granos cordobeses, y condicionaron los precios.<sup>18</sup>

En efecto, cuando los mercados consumidores europeos encontraron saturado su abastecimiento disminuyeron sus demandas a los exportadores del litoral, merma que repercutió en las ventas locales bajando las cotizaciones del trigo, en cuyo descenso también influía la declinación de precios ocurrida en los grandes mercados, las oscilaciones del oro y el encarecimiento de los gastos de transporte internos. Todo esto también incidió en los precios de los derivados, tales como las harinas.

Otro aspecto a tener en cuenta es el referido a la especulación hecha en toda la línea de comercialización, conformada por colonos, productores, acopiadores de campaña y ciudad, corredores y comercializadores de capitales provinciales, los exportadores de Rosario y Buenos Aires, los agentes de la intermediación y el alto comercio de exportación. Todos, cada uno dentro de sus posibilidades materiales y de conocimientos en el manejo del negocio, procuraron obtener ganancias, y abusaron de oportunidades descuidadas o inasibles por la otra parte.

Las posiciones encontradas entre las casas exportadoras de Rosario y los productores cordobeses ocasionaron la pérdida de la intervención directa de los vendedores de Córdoba ciudad en las transacciones pactadas a fijar precios vigentes desde los últimos años del siglo XIX, a causa de las especulaciones arriesgadas por los colonos, sustentadas en supuestas alzas del oro que podrían beneficiarlos.

Estos productores justificaban, con dicha suposición, la demora en que incurrieran esperando la coyuntura favorable, postergando la cotización de sus granos durante un mes a partir de la fecha de acuerdo de compra venta. Por su parte, los corredores rosarinos al poseer mayor capacidad de financiación siempre se encontraron en mejores condiciones para concretar operaciones directamente en la campaña, según términos adecuados a su conveniencia.<sup>19</sup>

La cadena especulativa se mantuvo aún después de superar la primera década del siglo XX, no obstante la sujeción a hechos incidentales suscitados en los mercados exportadores que constantemente señalaron la prevalencia de éstos por sobre toda la línea de comercialización. La calidad de los granos no sólo sirvió para determinar precios, también dio lugar a operaciones incum-

<sup>18</sup> *La Libertad*, Cba. 21-III-1896, N° 1630. 20-VI-1896, N° 1700. 11-II-1898, N° 2249. 1-VI-1898, N° 2263. 17-VI-1899, N° 2566. 25-VII-1899, N° 2596. *El Porvenir*, Cba. 23-VIII-1892, N° 1719.

<sup>19</sup> *La Libertad*, Cba. 23-II-1899, N° 2477. 17-IV-1901, N° 3096.

plidas o pérdidas no compartidas.<sup>20</sup> El acaparamiento de cereales propiciado por algunos comerciantes cordobeses sólo logró distanciarlos de los agentes rosarinos,<sup>21</sup> que dominando los resortes de las exportaciones ultramarinas, pudieron fijar las cotizaciones<sup>22</sup> y regular las condiciones de compra y venta de acuerdo a los movimientos del mercado portuario, sin reparar en rescindir contratos<sup>23</sup> o restringir el crédito en detrimento de acopiadores y productores.<sup>24</sup>

#### *Los inconvenientes observados en el circuito Córdoba-Rosario*

Distintos testimonios relacionados con el quehacer mercantil informan sobre ciertas dificultades que debieron superar los agentes ocupados en el circuito Córdoba-Rosario. Los mismos permiten distinguir tres tipos de inconvenientes cuyos antecedentes pueden ubicarse en el siglo XIX, es decir, constituyeron problemas de vieja y nueva data que surgían separadamente y algunos con recurrencia manifiesta.<sup>25</sup>

Al comenzar el siglo XX, estas dificultades se plantearon conjuntamente e incidieron tanto en la fluidez de las transacciones como en los precios de las mercancías de importación y de exportación, y posibilitaron la intervención de noveles corporaciones como las Bolsas de Comercio de Rosario y de Córdoba, cuyas interposiciones no pudieron eludir las respectivas administraciones gubernamentales, todas también alcanzadas y luego involucradas por los conflictos sociales en ciernes que las afectaron por diferentes motivos.<sup>26</sup>

Los inconvenientes que afectaron a las relaciones comerciales pueden discriminarse, lo que permite observar que dos de ellos son parte de la proble-

<sup>20</sup> A.H.P.C. 1905, Juzg. 1a. N. Comer. L. 5, E. 1. *La Libertad*, Cba. 30-X-1905, N° 4406. 26-IX-1907, N° 5053. "...En Buchardo, los contratos se hacían con acopiadores a fijar precios, en épocas en que la casa debía determinar dentro de un mes la entrega y si así no lo hacía pagaba una prima por cada mes que dejaban pasar, esperando la suba de precios, pero los precios disminuían perdiéndose la prima...", en A.H.P.C. 1912, Juzg. 2a N. Comer. L. 3, E. 1.

<sup>21</sup> *La Libertad*, Cba 10-III-1906, N° 4510.

<sup>22</sup> *La Libertad*, Cba 8-X-1906, N° 4666. A.H.P.C. 1906, Juzg. 2a. N. Comer. L. 11, E. 9.

<sup>23</sup> "...la exportación es la que vende el producto en vez de ser el acopiador o el chacareero. Se conocen casos en que han cobrado diferencias...por rescisiones de contratos de los exportadores...", en *Los Principios*, Cba. 22-I-1910, N° 4609.

<sup>24</sup> A.H.P.C. 1912, Juzg. 1a. N. Comer. L. 3. E. 3.

<sup>25</sup> Converso, Félix, *La incidencia de los medios de transporte en el intercambio mercantil*, Junta Provincial de Historia de Córdoba, Córdoba 1996.

<sup>26</sup> Pons, Adriana y Videla Oscar, *Una corporación frente a la cuestión social: la Bolsa de Comercio de Rosario ante los Conflictos obreros a principios del siglo XX*, en Anuario 15, U.N. de Rosario, Rosario 1991-1992, p. 127 a 139.

mática suscitada en el transporte de mercancías: las deficiencias comprobadas en la prestación de los servicios y los costos y fletes que inciden en los precios de las mercancías.

La otra dificultad se originó en las políticas impositivas implementadas por el poder pertinente en jurisdicciones que, en distinta magnitud, pudieron afectar y disminuir las utilidades previstas por el comercio.

#### *Perturbaciones originadas en las deficiencias de los servicios de transporte*

Respecto a la cuestión creada por la deficiencia en los servicios de transporte, el problema se remonta a épocas anteriores en que el circuito era transitado por carretas, cuando el mayor inconveniente señalado por el comercio se refería a las demoras ocasionadas por diversas causas, desde las imprevisibles variaciones climáticas hasta los accidentes provocados por las malas condiciones de los caminos.

A mediados de la década de 1850, considerando estos imponderables se calculaba el tiempo habitual empleado en recorrer el trayecto entre Córdoba y Rosario, en aproximadamente veinte días.<sup>27</sup> En estas condiciones se transportaron 15000 toneladas para los años 1854 y 1857, las que subieron a 20000 en 1860.<sup>28</sup>

El interés del sector comercial de Córdoba en la empresa tendiente a modernizar el transporte, se acrecentó al conocer los proyectos del gobierno de la Confederación inherentes al estímulo y desarrollo del flujo de importaciones y exportaciones de mercancía originaria de las regiones centrales del país y su confluencia con el intercambio concertado en los puertos del litoral. Evidencias concretas de su atención a estos emprendimientos, se encuentran en el mayoritario número de accionistas de extracción mercantil cordobeses que aportaron a la construcción del Ferrocarril Central Argentino.<sup>29</sup>

Durante la década de los años ochenta, la plaza mercantil de Córdoba reconocía la mayor eficiencia de esta línea en comparación al servicio prestado

<sup>27</sup> A.H.P.C. 1856, T° 243, F° 405.

<sup>28</sup> Datos extraídos de A. Du Graty, *La Confederación Argentina*, París 1858 y M. de Mousy, *Description Geographique et statistique de la Confederación Argentine*, por Ensik O. L. Tropas de carros y diligencias en la provincia de Santa Fe, *Proceso histórico*, en Academia Nacional de la Historia, Investigaciones y Ensayos N° 22, Bs. As. 1977, p. 351 y Cortes Conde Roberto, *Rutas, puertos y formación de mercados en la provincia de Santa Fe* en Academia Nacional de la Historia, Quinto Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina, Bs. As. 1987, T° II, p. 240.

<sup>29</sup> A.H.P.C. 1856, Gob. 1856, T° 243, F° 210 a 214. *El Eco de Córdoba*, Cba. VIII-1864, N° 484 y 508.

por el Ferrocarril Central Norte, señalando que su lentitud le ocasionaba perjuicios al posibilitar una mayor competitividad a la plaza rosarina.<sup>30</sup> Pero, a fines de siglo, las quejas del comercio cordobés recayeron también sobre el Ferrocarril Central Argentino, aduciendo "...el mal servicio sin horarios...(del Ferrocarril Central Argentino)... que ha dejado de transportar, puede decirse la carga del Litoral para Córdoba,...deteniéndolas en Buenos Aires o en Rosario..."<sup>31</sup>

Recién en el siglo XX estos contratiempos en el intercambio, originados por servicios ferroviarios cuestionables, fueron prolijamente aprovechados por ciertas casas exportadoras de Rosario en especulaciones muy concretas, transmitidas a sus corredores en la campaña cordobesa mediante instrucciones del siguiente tenor: "...traten de comprar lo más posible, es decir de formalizar con los colonos los más contratos que puedan por ahora, haciendo lo posible por demorar los recibos para no tener que pagar las entregas enseguida. Conviene efectuar negocios al presente pues por la falta de tránsito han de ser allí más limitadas las demandas y podrán conseguirse los lotes a precios más reducidos y una vez decretado volverá el interés a los compradores pudiendo así realizar con regular utilidad lo que se halla comprado durante el statu quo..."<sup>32</sup>

Estas demoras en el tráfico mercantil, que provocaron caídas en las demandas y consecuentemente en los precios, se utilizaron convenientemente por aquellos comerciantes con suficiente capacidad financiera, que les permitía soportar las tardanzas y las bajas en las cotizaciones.

La ampliación de la red ferroviaria a través de la campaña cordobesa supuso la factibilidad de las maniobras de carga y descarga de mercancías en los sitios próximos a las zonas de producción, en torno a las cuales se trasladaron los agentes afectados a su comercialización. Esta actividad potenció el surgimiento de nuevos centros mercantiles que paulatinamente adquirieron cierta autonomía, tanto en materia de negocios de abastecimiento como en los de enajenación y transferencia de bienes.

Desde estas nuevas estaciones de expedición, instaladas en las cercanías de las zonas de producción cerealera de la campaña, comenzaron a comercializarse los granos con destino a los puertos litorales, vinculándose estos núcleos mercantiles del interior directamente con la plaza rosarina, asumiendo un rol que antes estaba protagonizado casi en su totalidad por la ciudad capital de la provincia. Esto se evidencia al medir la exportación de granos y

<sup>30</sup> *El Interior*, Cba. 31-V-1884, N° 1186.

<sup>31</sup> *El Porvenir*, Cba. 27-VII-1899, N° 827.

<sup>32</sup> Instrucciones de la Casa "Rouillon y Mac", de Rosario a su corredor y afianzado "José Cedriani y Cia." de San José de la Edquina (Pcia. de Córdoba), en A.H.P.C. 1902, Juzg. 1a. N. Comer. L. 3, E. 7.

derivados enviada por ferrocarril y sus lugares de origen.

El transporte de maíz desde las estaciones ferroviarias ubicadas en la campaña de Córdoba en 1887 alcanza al 77,58%, en 1902 al 91,72%, en 1908 al 99,6% y en 1914 al 98,84%. La exportación de trigo arroja proporciones similares, en 1887 se cargó en el interior el 99,8%, durante la primera década del siglo XX el 100% de este cereal fue expedido desde el interior, sólo descendió este porcentual en 1914 al 99,8%. Los envíos de harinas desde la campaña fueron creciendo a partir de 1887 a 1904 de un 32,91% al 90,54%, en 1910 los remitos de la ciudad capital comenzaron a recuperar un poco de volumen, mientras descendieron en el interior calculándose para 1910 el 82,2% y en 1914 el 65,7%.<sup>33</sup>

Teniendo presente el mencionado protagonismo del interior provincial en este intercambio mercantil, resulta explicable la repercusión asumida en toda la provincia de Córdoba y en Santa Fe, cuando se ahondaron los defectos y dificultades en los servicios de transporte ferroviarios.<sup>34</sup> En efecto, esta trascendencia se evidenció claramente a comienzos de 1904, como consecuencia de la huelga de obreros ferroviarios que paralizó el tráfico en las líneas del Central Argentino y de la empresa Buenos Aires-Rosario, precisamente en momentos en que las operaciones de compra y venta y junto los embarques se encontraban en mayor grado de actividad en Rosario y en la campaña cordobesa.

Los periódicos de Córdoba aludieron al movimiento huelguístico como un determinante "...en la paralización de nuestros mercados de cereales y aún en las plazas extranjeras que provee nuestra República en especial con trigos, los compradores rosarinos se abstienen de operar y los precios descienden, cuando se esperaba una suba. La flojedad viene de las plazas de Buenos Aires y Rosario..."<sup>35</sup>

Un estudio de caso, permite interpretar y explicar las implicancias y perjuicios que la falta de la prestación normal de estos servicios ocasionaron a comerciantes, intermediarios y exportadores. Asimismo a los productores que exteriorizaron "...retramiento y prefirieron desprenderse de lotes de poca importancia a medida que las necesidades lo exijan..."<sup>36</sup>

La demanda judicial entablada por la sociedad comercial "Santiago Racca Hnos.", de Estación General Deheza, Departamento Juárez Celman (dedica-

<sup>33</sup> Los cálculos se realizaron en base a datos tomados de Memorias de la Oficina General de Estadísticas de la Provincia de Córdoba. 1887. Anuarios de la Dirección General de Estadísticas de la Provincia de Córdoba 1900 a 1913. Anuario de la Oficina de Trabajo y Estadísticas de la Provincia de Córdoba, Cba. 1915.

<sup>34</sup> Cortes Conde, Roberto, *Rutas, puertos... cit.*

<sup>35</sup> *La Libertad*, Cba. 3-III-1904, N° 3925.

<sup>36</sup> *La Libertad*, Cba. 27-I-1904, N° 3897 y 10-III-1904, N° 3931.

da a la explotación de los ramos de tienda, ferretería y compraventa de cereales, con un capital social de \$m/n 350.000), contra la empresa del Ferrocarril Central Argentino,<sup>37</sup> nos da a conocer ciertas características propias de este tráfico y asimismo de los daños que causaron los incumplimientos de servicios en el transporte de mercancía.

La casa de comercio referida se encontró perjudicada en su tráfico de importación por no recibir en fecha cercana a la establecida la mercadería adquirida en comercios rosarinos. El pormenor de los 1214 bultos informa acerca de la variedad de artículos adquiridos y los numerosos establecimientos intervinientes en este activo intercambio. Su escueta enumeración esclarece al respecto; "Nicolas Schneider" de Esperanza: arados, rejas y cuchillas; de Rosario proveían las siguientes casas, "Flo Hnos. y Cía.: tabaco del país; "Albino Pagliano": vinos; "Hasenclever y Cía.": arados; "Fernández, Roca y Cía.": artículos de tienda; "F. Morchio, Varale y Cía.": sales de magnesia; "Chiesa Hnos.": artículos de ferretería; "Santiago Pinardo y Cía.": bacalao y alpargatas; "W. Lohman y Cía.": artículos de tienda; "Adolfo Mantels y Cía.": arados, sulkys, balancines y lanzas; "Leunda y Lehman": maderas; "Remonda, Monserrat y Cía.": carbón.

Estas mercancías fueron compradas para poder venderlas en una determinada época del año, aquella en que los colonos disponían de dinero para efectuar sus compras al contado, luego de concretar la venta de sus cosechas. En consecuencia, estos comercios de campaña perdían ventas posibles debido a la demora del transporte. Las mercancías -como artículos de tienda- recibidos fuera de temporada se depreciaban,<sup>38</sup> y los artículos perecederos eran desechados a corto plazo; en definitiva estos inconvenientes conllevaron la desagradable secuela de la merma y pérdida de clientela. Otro perjuicio era la inmovilidad del capital destinado a estas adquisiciones de mercadería, cuya imposibilidad de comercialización impedía la toma de utilidades.

En materia de daños lo referido no lo expresa todo. También se agregó el ocasionado en la exportación de cereales, que debían ser entregados con determinada calidad y a "fecha fija" a tres casas de Rosario -"Mendel y Cía.", "Weill Hnos.", y "Garrat y Cía.- de un total de cinco millones de kilogramos de trigo, en base a un peso específico y demás condiciones precisadas previamente al igual que los precios.

Estos pactos mercantiles se concretaban mediante intermediarios, comisionistas o consignatarios y de acuerdo a especificaciones pautadas por la Cá-

<sup>37</sup> A.H.P.C. 1908, Juzg. 2a. N. Comer. L. 14, E. 1.

<sup>38</sup> Ibidem, "...deterioro que cierta mercadería experimentó guardada de un año para otro, aconteciendo las más de las veces que vienen a sufrir una depreciación considerable debido al cambio de gustos y clases de géneros y a la pérdida de sus tonos por la acción que ejerce la luz sobre estos..."

mara de Cereales de la Bolsa de Comercio de Rosario, a las que debían sujetarse las transacciones basadas en estas normas con mercadería "...sana, seca y mercantible...", entregada en fecha y en cantidades determinadas.<sup>39</sup>

Además, en este caso utilizado como arquetipo aunque con las reservas necesarias, la demora producida -entre treinta y cuarenta días- desmejoró la calidad de los productos y no permitió cumplir los términos contractuales.

Consecuentemente, posibilitó maniobras especulativas de parte de los comerciantes compradores de Rosario que aprovechando las circunstancias disminuyeron los precios. Por otra parte, la tardanza impidió el uso de los depó-

<sup>39</sup> El Reglamento interno de la Cámara de Cereales de la Bolsa de Comercio de Rosario de 2-XI-1902, Rosario 1902, especificaba que debía prepararse a comienzos de cada año el tipo de lino y trigo, determinando para el primero la proporción de granos revoleados, podridos, manchados y helados que contenga el tipo formado y en el trigo, el peso específico por hectolitro, a cuyos tipos deberán sujetarse todos los negocios que se hicieren sobre la base de los mismos. Art. 6º Análisis de Lino: se separan los cuerpos extraños por su peso los cuerpos oleaginosos que no sean lino se apreciarán en un cincuenta por ciento. La calidad se apreciará cotejando con la muestra oficial adoptada por esta Cámara. Art. 10. Condiciones de exportación "...mercadería sin mal olor y seca que puede soportar el viaje sin sufrir fermentación o deterioro por su mala condición...". Art. 11. "Las cantidades deben ser exactas ...Cuando se conviene en cantidades más o menos es entendido que el margen para el vendedor en más o en menos será de 5%...". Art. 15. "Entrega enseguida afuera... el comprador está obligado a mandar recibidor dentro de los, primeros cinco días de la fecha del boleto, siendo obligación de ambas partes de entregar y recibir no menos de 60 toneladas por día...el gasto de cargar vagones es siempre por cuenta del vendedor". Art. 17. "...En caso que al vencimiento de un contrato el vendedor haya faltado a su cumplimiento, por no haber entregado a tiempo debido, el comprador previa protesta ante la Cámara podrá dar por cancelado el contrato con lo recibido hasta entonces, haciéndose el vendedor cargo de la diferencia del precio que pueda haber tenido en cubrirse, comprando la cantidad incumplida a precios de plaza por intermedio del corredor que la Cámara designe". Art. 24. "Condiciones de entrega... Toda venta hecha bajo muestra para recibir en conjunto, implica la obligación de recibir toda mercadería en condición de exportación y de lacrar las muestras a medida de la entrega, las que servirán para formar conjunto y con este poder comparar con las muestras de venta, debiendo el vendedor bonificar diferencias si resultan en su contra, siendo entendido que los trigos, como linos a entregarse, serán en su conjunto más o menos igual a la muestra de venta, no pudiendo exceder la diferencia de 3% inferior en calidad a la muestra de venta, y cuando se conviene en calidad o peso específico determinado sin mediar muestra tampoco podrá exceder la diferencia un 3% , salvo estipulación contraria...". Art. 27 "Diferencias por peso específico... Por diferencia que en peso específico resultare entre un trigo de entrega con el de venta, el vendedor beneficiará: desde ¼ kilo hasta 2 kilos a razón de 1 1/2% por kilo". Art. 28. "Entregas de Lino...Las ventas efectuadas bajo la base "tipo Rosario", 4% de cuerpos extraños se recibirá en conjunto, lacrando muestras, pudiendo sólo rechazar bolsas húmedas y las que contengan más de 8% de cuerpos extraños...". En el Art. 29, se establecían similares condiciones para las entregas de maíz y en el Art. 31, para la entrega de alfalfa. Ésta era exportada directamente de Bell Ville, Dpto. Unión, según *La Libertad*, Cba. 29-III-1894, el comercio de Bell Ville procuraba a mediados de 1880, la construcción de ferrocarril que lo conectara con Santa Fe y Rosario. En cuanto al Lino, en Córdoba no se lo utilizaba, toda la producción se exportaba a Rosario, según *La Libertad*, Cba. 2-VI-1905, N° 4285.

sitos de la sociedad vendedora para el acopio de otras partidas de cereales, estorbando momentáneamente su comercialización.<sup>40</sup>

Similares daños fueron denunciados también por exportadores comerciantes, consignatarios y corredores de Rosario, vaticinando en términos un tanto exagerados, la ruina de casas comerciales imposibilitadas de cumplir los contratos pactados con cláusulas de entrega en fecha predeterminada.<sup>41</sup>

En tanto, el precio del trigo en las plazas comerciales instaladas en zonas de producción de dicho cereal, se mantuvo inferior en relación a las cotizaciones estipuladas en Rosario (aproximadamente en \$m/n 0,70 por quintal), margen que según se sostuvo no resultaba compensatorio de los gastos asignados a los fletes.<sup>42</sup>

Siempre atentos y dependientes de las oscilaciones bastante evidentes en los precios oficiales fijados en la Bolsa de Rosario,<sup>43</sup> los productores y comerciantes cordobeses, debieron guardar precaución ante el desconcierto que les provocaban estas fluctuaciones.<sup>44</sup>

#### *Dificultades agregadas*

Otro aspecto, dentro de las dificultades que provocaron las demoras en los servicios de transporte de mercancía, se encuentra al analizar un caso distinto sobre el traslado efectuado por vía marítima, lo que permite conocer los daños suscitados en toda la línea de comercialización de los granos. En efecto, a comienzos del siglo trascendió la preocupación por la realización de la necesaria canalización y balizamiento del Río Paraná, desde su acceso a Martín García hasta el puerto de Rosario, inquietud que por su repercusión también fue receptada por el comercio.

Los problemas en el mercado se generaron cuando los armadores de vapores de ultramar, a causa de la competitividad evidenciada en los fletes marítimos, consideraron conveniente sustituir los vapores de 2000 a 3000 toneladas por otros de 3500 a 5000 toneladas, especulando con que el aumento de la capacidad de carga no implicaría un aumento proporcional de personal,

<sup>40</sup> En este caso el precio de \$m/n 6,50 los 100 kilogramos, peso bruto, disminuyó a \$m/n 6,15, en A.H.P.C. 1908, Juzg. 2a. N. Comer. L. 4, E. 1.

<sup>41</sup> Notas del 3-III-1904, enviada a la Cámara Sindical de la Bolsa de Comercio de Rosario, en Memoria de 1904 de la Bolsa de Comercio de Rosario, Rosario 1905, p. 37.

<sup>42</sup> *La Libertad*, Cba. 4-II-1904, N° 3903.

<sup>43</sup> Bolsa de Comercio de Rosario, Memoria 1904, Precios Oficiales de los cereales fijados por los semaneros en pizarra de la..., durante el año fenecido de 1904, Rosario 1905, p. 12 a 14.

<sup>44</sup> *La Libertad*, Cba. 22-I-1904, N° 3893. I-VI-1904, N° 3997.

y que este ahorro de gastos compensaba y también produciría beneficios cuando se estableciera la diferencia en la tarifa de fletes.

Pero, a comienzos de 1900, a causa de la profundidad de las aguas en Martín García calculada entre 19 y 21 pies según la marea, estas naves de gran porte encontraron obstaculizado su tránsito. Este inconveniente, que en algunos transportes demoró su paso hasta veinte días, los que agregados los cuarenta días empleados en su travesía transatlántica para arribar a los puertos europeos de destino totalizaban dos meses, hizo que se cumpliera el lapso en que el cargamento de maíz se corrompía.

Estas tardanzas causaron la pérdida de ingentes sumas de dinero, en las operaciones de venta de la cosecha 1903-1904 a importantes casas exportadoras de Rosario, porque una vez llegado el cereal a los puertos de destino, al constatar su deficiente estado, se lo sometía a un arbitraje con la consecuente depreciación de la mercancía.

El resultado de estas tardanzas fue el recurso imaginado por los exportadores (con el fin de resarcirse ante estas contingencias que ocasionaban pérdidas estimadas en \$m/n 1 por quintal) que deprimieron las cotizaciones de compra, es decir transfiriendo los daños a los productores y comercializadores cordobeses.<sup>45</sup> Como es fácilmente comprensible, estas mermas en las cotizaciones, provocaron un correlativo desinterés en la oferta. Esta nueva mora ocasionada en el transporte de mercancía, afectó seriamente al referido circuito del intercambio.

#### *La incidencia de los costos y fletes del transporte*

Los costos y fletes destinados a solventar el servicio de transporte constituyeron un gasto que no pocas veces incidió desfavorablemente en los precios y en la capacidad de oferta. En efecto, al superar el medio siglo XIX, los costos del traslado de mercancía en carretas variaron de acuerdo a la capacidad de carga, las distancias a recorrer, las incidencias climáticas y -por supuesto- la frecuencia de la demanda. El flete fijado en el transcurso de los años 1855 a 1864, creció un 22,4%, en el tramo Córdoba a Rosario.<sup>46</sup> En tanto que en 1870 el costo promedio de la tonelada transportada en carretas, se calculó en catorce pesos Fuertes.

El costo estimado para el flete ferroviario significó un aumento del 30%,

<sup>45</sup> Bolsa de Comercio. Memoria 1904... cit. p. 21 a 23.

<sup>46</sup> *El Imparcial*, Cba. 14-II-1855, N° 45. 29-VI-1856, N° 124; 9-VII-1857, N° 358. 31-III-1858, N° 577. *El Eco de Córdoba*, 1-I-1864, N° 321. 3-II-1864, N° 321, 3-II-1864, N° 347. 13-IX-1864, N° 521.

hecha la salvedad con respecto a la economía de tiempo empleado que representaba unos 15 días de viaje, reducción temporaria que redundó en beneficios, considerando la velocidad de circulación del capital en giro. En consecuencia evitaba y obviaba la necesidad de tomar créditos acordados a tasas de interés inconvenientes para el comercio. No obstante, este sector, exteriorizó su disconformidad en Córdoba al sostener que "...el Ferrocarril Central Argentino perjudica con sus tarifas..."<sup>47</sup>

Una década después, el comercio de Córdoba debió sopesar cuidadosamente los gastos generados en esta materia y evaluar comparativamente los costos calculados para el traslado de textiles ultramarinos desde el puerto de Buenos Aires o desde Rosario, ya que por esta vía se conseguía una reducción en las distancias pero resultaba más costoso, estimándose una relación porcentual de 431,8%. Además, se agregaban los gastos de lanchaje, permiso de aduana, transbordo y corretaje. Todo se calculó en un 75% más oneroso en Rosario respecto al costo por los mismos servicios efectuados en Buenos Aires.<sup>48</sup>

En cuanto al costo del transporte de trigo, hubo una disminución entre el registrado en 1893 y el cobrado en 1896. En efecto, cada cincuenta kilómetros en el tramo Córdoba-Rosario, la tonelada costaba en 1893 \$m/n 1,78 y tres años después disminuyó a \$m/n 0,95, aunque no sucedió lo mismo con el flete de la tonelada de lino, que en la primera fecha se fijó en \$m/n 1,78 y en 1896 en \$m/n 1,95.<sup>49</sup>

Una nueva perturbación, incidente en este flujo, se presentó a comienzos del siglo XX al fusionarse las empresas ferroviarias "Central Argentino" y "Buenos Aires y Rosario", con esta unión terminó la competitividad en los fletes y en consecuencia la línea del Central Argentino pudo imponer sus tarifas sin tener en cuenta las distancias.

No pocos dislates se observaron en la fijación de los fletes, a punto tal que comparativamente resultó más conveniente despachar trigo desde Villa María a Rosario pagando un flete de \$m/n 8,96 cada 1.000 kilogramos, que enviar desde aquella plaza a Bell Ville, tan sólo a una distancia de 58 kilómetros, a un costo de \$m/n 4,13 los 1.000 kilogramos. Los agentes de este comercio estimaron aún más inicuas las distintas tarifas aplicadas en diferentes tramos, pero con una distancia recorrida igual y dentro de la jurisdicción provincial.<sup>50</sup>

Esta disconformidad que resulta comprensible considerando que además se

<sup>47</sup> A.H.P.C. 1870, Gob. Tº 5, Fº 177 a 179.

<sup>48</sup> *El Eco de Córdoba*, Cba. 10-I-1882, Nº 5392.

<sup>49</sup> Vera de Flachs, C. y Riquelme de Lobos, N., *Medio siglo de Agricultura en Córdoba 1860-1914*. Córdoba 1977, p. 248.

<sup>50</sup> *Los Principios*, Cba. 28-IX-1902, Nº 2458.

agregaba una cuota en concepto de almacenaje de los cereales y "frutos del país" en situación de espera en su envío, que acrecentó aún más los costos.<sup>51</sup>

Las tarifas vigentes en 1904 y en mayor proporción durante el siguiente año, denotan una baja relativa del costo del transporte de cereales, particularmente de trigo y de maíz.<sup>52</sup> No obstante, al cumplirse la primera década del nuevo siglo, la inequidad relativa en los fletes puestos en vigor por la empresa del Central Argentino, en la misma zona y por igual distancia, se evidenció en demandas emitidas por el comercio del interior provincial cordobés, que señalaron recargos del orden de 38% en los fletes de envíos destinados a Rosario que recorrían las líneas antes servidas por el Ferrocarril Andino.<sup>53</sup>

Asimismo, las tarifas de redespacho incidieron desfavorablemente en el intercambio sostenido entre Córdoba y Rosario, "...el conflicto nació al inaugurarse el Ferrocarril Central Córdoba extensión Buenos Aires, que tenía sus tarifas independientes en las diferentes sociedades formadas por la misma compañía; Central Córdoba y Córdoba y Rosario, ...simultáneamente las dos compañías tuvieron que adoptar el nuevo sistema de tarifas kilométricas, que favorecieron al comercio de Buenos Aires, ...arruinando industrias como la molinera y con mengua del comercio interior de la República..."<sup>54</sup>

Al respecto, la revista "La Plaza" de Rosario, sostuvo que "...quedó demostrado que las tarifas kilométricas obligan a los minoristas a proveerse en los mercados de Rosario y Buenos Aires con dirección a estaciones del Norte de Córdoba como si los dos despachos fueran uno sólo, directo y cobrando solamente la tarifa parabólica, lo que hace que el comerciante de un punto cualquiera del norte de Rosario y de Córdoba, puede comprar una tonelada de mercaderías en Rosario o en Buenos Aires pagando sólo \$m/n 34 en vez de \$m/n 45..."<sup>55</sup>

Estos planteos, fueron anticipados por la Bolsa de Comercio de Córdoba haciendo hincapié en que, desde la aprobación de las tarifas de redespacho, el transporte de algunos artículos soportó un recargo en ciertos casos de hasta un cien por ciento. Estos costos una vez más conmocionaron al comercio intermediador de la ciudad de Córdoba que asistía expectante y preocupado a la reiterada merma de esa función, ahora agravada por las consecuen-

<sup>51</sup> *La Libertad*, Cba. 24-I-1903, Nº 3622.

<sup>52</sup> Memoria presentada al H. Congreso de la Nación por el ministro de Agricultura Dr. Damian Torino, 1904-1905, Ministerio de Agricultura, Bs. As. 1905.

<sup>53</sup> *Los Principios*, Cba. 22-X-1910, Nº 4224.

<sup>54</sup> *Los Principios*, Cba. 21-I-1910, Nº 4608.

<sup>55</sup> Revista "La Plaza" de Rosario, comentario reproducido en *Los Principios*, Cba. 21-I-1910, Nº 4608.

cias de la vigencia de estas tarifas que lo obviaban y favorecían el traslado directo a las plazas del norte y de estas a Rosario.<sup>56</sup>

#### *Medidas impositivas poco favorables a las relaciones comerciales*

Al comenzar la década de 1880 la legislación fiscal cordobesa inició un estilo diferencial de régimen impositivo aplicado a los representantes de casas comerciales establecidas en otras provincias, particularmente las situadas en las plazas donde operaban los puertos ultramarinos. En efecto, la administración provincial aplicó un impuesto directo a estos "viajantes" denominado *patente*, tratando de proteger al alto comercio de la plaza Córdoba capital, de la competitividad que comenzó a insinuarse por los aludidos agentes vendedores, cuya actividad aumentó en la medida que creció y se expandió la demanda en el interior, gravamen que inevitablemente trataron de evadir, eludiendo controles no siempre eficaces.

Dichas evasiones, se consiguieron contando con la complicidad de sociedades comerciales instaladas en la jurisdicción provincial imponente, con interés en mantener articulado su giro mercantil con casas importadoras, no incomodándoles su transgresión impositiva en tanto no perjudicara su comercio. Ante estas posiciones asumidas, durante dos décadas, hasta alcanzar el final del siglo XIX, el fisco cordobés reiteró sus medidas punitivas gravando a las denominadas "...casas cómplices del fraude...que prestan su nombre para la introducción de mercaderías..."<sup>57</sup>

A esto se agregaron disposiciones tendientes a conseguir delaciones a la presencia de los referidos agentes, que en definitiva fueron meros viajantes de casas importadoras que se trasladaban a la provincia de Córdoba con el propósito de ofrecer sus mercancías en venta.

En 1895, el periódico "La Capital" de Rosario, presumiblemente participando del malestar del comercio de dicha plaza, aludió a los gravámenes impuestos en Córdoba sosteniendo que se pretendía mediante las *patentes* disimular la existencia de un derecho de tránsito, en fragante contravención a las disposiciones pertinentes a la Constitución Nacional. Argumentando "...en el fondo se vislumbra un proteccionismo local con derechos de tránsito aduanero...que entorpece el tráfico con el litoral..."<sup>58</sup>

<sup>56</sup> *Los Principios*, Córdoba 13-XI-1900, N° 4553

<sup>57</sup> *Guía Industrial y Comercial de Córdoba y Tucumán*, Cba. 1886, p. 132. Compilación de leyes, decretos y acuerdos de la excelentísima cámara de justicia y demás disposiciones de carácter público dictadas en la provincia de Córdoba, 1894, Cba. 1896, T° XXII, p. 439, 440 y 1897, Cba. 1898, T° XXIV, p. 283.

<sup>58</sup> *La Libertad*, Cba. 22-XI-1895, N° 1515.

El cuestionado patentamiento continuó exigiéndose a los viajantes con muestrarios y comisionistas de otras provincias que representasen casas instaladas fuera de jurisdicción cordobesa, afectando sobre todo a la comercialización de artículos de importación.<sup>59</sup>

Estas discrepancias en torno a la actividad en Córdoba de los agentes del comercio rosarino empezaron a crecer, cuando en los últimos años del siglo XIX cobró impulso la comercialización de cereales operada con destino final a los exportadores de Rosario. Es decir, distintos tipos de agentes mercantiles que integraron toda la línea de comercialización de granos se encontraron afectados de alguna manera por la imposición de *patentes* a los empleados recibidores de cereales, que desde Rosario viajaban a Córdoba para encargarse de las mercancías compradas en esta provincia.

La controvertida medida, impuesta con criterio puramente fiscal tendiente a recaudar un mayor monto impositivo gravando parte de un circuito comercial (personalizado en los agentes de un ramo en particular), fue objeto de protestas emitidas por las casas rosarinas durante el año 1896. Estos reclamos tendían a desligarse de la afectación a gravámenes similares implementados en las dos jurisdicciones provinciales, ámbito espacial en que operaba su intercambio.<sup>60</sup>

La aplicación de gravámenes a los recibidores, empleados sin más facultades que el examen de la calidad y estado de los granos comprados por los exportadores, dependientes no siempre con empleo estable, ni lugar fijo de trabajo porque su actividad requería movilidad a los lugares de entrega de los cereales, también afectó a los operadores cordobeses que privados de la concurrencia de estos, debían asumir el traslado de la mercancía y sus costos.

En consideración a esta secuela, el gobierno de Córdoba suprimió en 1898 este impuesto a los recibidores de granos, pero mantuvo el gravamen aplicado a los corredores, acopiadores de frutos, viajantes y comisionistas provenientes de otras provincias.<sup>61</sup>

El mismo, conformó un conjunto de impuestos tenazmente defendido por el comercio mayorista de la ciudad de Córdoba, fundado en razones tendientes a montar un sistema que le sirviera de amparo ante la creciente competitividad, argumentadas en estos términos, "...hay en plaza comisionistas y viajantes cuyas operaciones se equiparan a la de las casas de más importante giro en la jurisdicción... las consecuencias de este estado de cosas se manifiesta en el malestar reinante en el comercio minorista de la campaña, seducidos por esos agentes del comercio del litoral que abarrotan los

<sup>59</sup> A.H.P.C. 1897, Hacienda, T° 4, F° 49.

<sup>60</sup> A.H.P.C. 1897, Hacienda, T° 4, F° 25 a 29.

<sup>61</sup> *Compilación...* cit. Cba. 1900, T° XXVII, p. 14 a 16.

pequeños negocios, creándoles dificultades que refluyen luego directamente en perjuicio del comercio de Córdoba..."<sup>62</sup>

Si alguna vacilación demoraba los requerimientos de los receptores de impuestos, estas argumentaciones -respaldadas por el gobierno- destrabaron las decisiones, viabilizando la aplicación de multas a los viajeros y mercaderes provenientes de otras jurisdicciones.<sup>63</sup>

Esto constituyó actitudes reveladoras de dos estilos de ejecución diferente, llevados a la práctica conjuntamente. Por una parte, la medida meramente fiscalista y por otra, la postura proteccionista contemplada por la corporación comercial de la capital cordobesa que develaron tendencias o inclinaciones curiosamente centrípetas que pugnar por mantener su influjo sobre determinados espacios mercantiles.

No obstante, conviene aclarar dos actitudes o posiciones distintas o divergentes del comercio cordobés en relación al litoraleño. Por una parte, presentó un cerrado proteccionismo en el tráfico de mercancía de importación no controlado o intermediado por el sector de la capital de la provincia, pero a la vez, se observa en la participación conjunta de las Bolsas de Comercio de Córdoba y de Rosario una actitud proclive a liberar y destrabar el comercio de exportación destinado al puerto, particularmente el inherente al rubro cereales.

El cariz proteccionista de la legislación, se acentuó en los años posteriores,<sup>64</sup> con el apoyo del comercio mayorista y las medidas que se "ensayaron en su obsequio y merecida consideración..."<sup>65</sup> en evidente connivencia con el poder político que dispuso de acuerdo a estos propósitos.

En cuanto a la actitud tendiente a facilitar el comercio de exportación de cereales aliviando la carga impositiva, ésta se evidencia en lo actuado entre los años 1903 y 1905 por ambas Bolsas de Comercio entorno al problema de los nuevos patentamientos aplicados a los recibidores dependientes de casas exportadoras de cereales de Rosario con lugar de trabajo en la jurisdicción cordobesa. En esta ocasión la Bolsa de Comercio Córdoba prestó su

<sup>62</sup> Compilación... cit. Cba. 1901, Tº XXVIII, p. 72 a 74.

<sup>63</sup> A.H.P.C. 1904, Juzg. 1a. N. Comer. L. 14, Exp. 1.

<sup>64</sup> *La Libertad*, Cba. 5-X-1904, Nº 4057. 14-X-1904, Nº 4065. 19-X-1904, Nº 4069. *Los Principios*, Cba. 17-XII-1908, Nº 4289. Las patentes de corredores y viajeros de otras provincias que en 1896 estaban gravadas con \$ m/n. 500, 1902 fue acrecentado el monto en \$ m/n. 600, en *Compilación... cit.*, Cba., 1901, Tº XXVIII, p. 232.

<sup>65</sup> *La Libertad*, Cba. 27-X-1904, Nº 4066. En Buenos Aires, la denominada Liga de Defensa Comercial amenazó al Ministro de Hacienda de la Provincia de Córdoba, en estos términos: "...convencida de que el impuesto de patentes, con que se grava a los viajeros de las casas de comercio de Capital está en pugna con disposiciones pertinentes de la Carta Fundamental de la Nación, ha resuelto iniciar una acción judicial de inconstitucionalidad contra ese impuesto..." en A.G.P.C. 1904, Hacienda, Tº 6, Fº 338.

decidido apoyo y gestionó ante el gobierno la resolución favorable a los planteos formulados por los colegas rosarinos.

En jurisdicción cordobesa, durante el año 1904, se registró el patentamiento de dieciséis casas exportadoras de Rosario, dependiendo de ellas trescientos cuarenta y dos recibidores de cereales que desempeñaron su labor en Marcos Juárez y Bell Ville, zonas de expedición cerealera donde se trasladaban estos empleados para cumplir sus labores consistentes en pesar, contar y verificar las condiciones de los cereales, cuyas ventas acordaban en Rosario los acopiadores cordobeses por medio de sus corredores. Atendiendo los buenos oficios ofrecidos por la Bolsa de Comercio de Córdoba, el gobierno aceptó por cada *patente* expedida a estas casas la concesión o el reconocimiento de cinco certificados a recibidores; no conforme con esto la corporación rosarina continuó reclamando un número mayor, sin conseguirlo.<sup>66</sup>

Al siguiente año, la situación se agravó a causa de la reforma impositiva implementada en Córdoba que gravaba a los dependientes con una patente de \$m/n 120 cada uno. Las casas exportadoras, considerando obstaculizados sus contratos de cuyo cumplimiento estaba sujeta la conclusión de la etapa de recibo de cereales, recurrieron nuevamente a su corporación que no encontró otro recurso que reiterar los argumentos anteriores y agregó un elemento de presión al plantear la alternativa de disminuir \$0,10 el precio de cada quintal de cereal, con el propósito de destinarlo a solventar el desembolso que significaban los gravámenes.

En realidad la suma asignada al supuesto pago de las *patentes* no se aproximaba a la proyectada disminución de las cotizaciones previamente establecidas. Toda la presión se encaminó a eludir los costos de un impuesto sin correr los riesgos propios de una abierta evasión con posteriores secuelas punitivas.

El fisco cordobés, interesado en incrementar sus recaudaciones, no aceptó las solicitudes, propuestas y presiones emprendidas por ambas Bolsas de Comercio. Consecuentemente sólo reconoció el otorgamiento de un certificado de recibidor auxiliar por cada dependiente patentado autorizado para operar en todo el ámbito provincial, mientras a aquellos reconocidos como auxiliares con certificado sin patente sólo se les permitía desempeñar su cometido en lo atinente a los cereales que estuviesen depositados en las estaciones de ferrocarril, aguardando su expedición.<sup>67</sup>

A estos gravámenes, se sumaron aquellos aplicados en Rosario correspondientes a derechos de habilitación del puerto (equivalente al de eslingaje de despacho directo), un derecho de la órbita nacional aplicado a las operacio-

<sup>66</sup> *Memorias de la Bolsa... cit.*, 1904, p. 26 a 26.

<sup>67</sup> *Ibidem*. *Compilación... cit.*, Cba. 1905, Tº XXXII, p. 17 a 28. A.G.P.C. 1906, Hacienda, Tº 7, Fº 30 a 37.

nes de embarque de cereales y otros "frutos del país" que suscitó el consiguiente rechazo de la Bolsa de Comercio de Rosario, aunque nuevamente infructuoso en sus resultados.<sup>68</sup>

### Consideraciones finales

Si bien, durante la segunda mitad del siglo se desarrolló un interesante flujo comercial sostenido entre Rosario y Córdoba, éste adquirió mayor cuantía e importancia cuando al finalizar dicha centuria se produjo el auge expansivo de la producción y comercialización cerealera, un ramo sujeto a las demandas procedentes de los mercados portuarios y ultramarinos, reflejadas en las oscilaciones sufridas por los precios.

Los servicios de transporte de mercancía, en particular las consecuencias de sus ocasionales demoras y falencias, los costos trasladados al usuario, la denunciada inequidad en las tarifas aplicadas, además de los regímenes impositivos poco favorables a la articulación mercantil, le provocaron no pocos inconvenientes, estorbos y perjuicios.

Factores que dejaron antecedentes en décadas anteriores, se reiteraron a comienzos del siglo XX, con una repercusión mayor en los sectores dedicados al comercio, como consecuencia de su presencia conjunta y simultánea.

Estos elementos de análisis, permiten detectar actitudes proteccionistas en favor de determinado comercio de la ciudad de Córdoba, que aparece amparado además por medidas de neto corte fiscalista, cabe agregar que el proteccionismo aplicado respecto al comercio de la plaza se practicó desde la Municipalidad con respecto al tráfico cerealero procedente de la campaña,<sup>69</sup> de manera que resultaron dos barreras proteccionistas.

Se evidencia un posicionamiento conjunto expresado por las corporaciones bursátiles de ambas jurisdicciones provinciales, tendiente a liberar al comercio de exportación destinado al puerto rosarino de toda traba, tanto las inherentes a los servicios como las relacionadas con regímenes impositivos.

Conviene señalar que estos inconvenientes, no constituyeron dificultades de dimensiones tales que impidieran totalmente la operatoria mercantil. No obstante, la inequitatividad en el costo de los fletes generó una apreciable disminución de la función intermediadora del comercio de la ciudad de Córdoba, que resultó -en este aspecto- el más afectado. Pero, por otra parte, abrió nuevos circuitos y subcircuitos a las plazas comerciales emergentes de la mitad meridional de la provincia.

<sup>68</sup> Memoria de la Bolsa..., cit., 1904, p. 43 a 46.

<sup>69</sup> A.H.M.C., actas, 1906, Tº A-1-34, Fº 74.

La relativa pérdida de la función intermediadora no significa que el comercio de la plaza de la ciudad capital sufriera un decrecimiento económico. Si bien disminuyó la intermediación, su capacidad económica no decayó, teniendo en cuenta que en el año 1899 los capitales de inversión dineraria declarados por el comercio del departamento capital sumaron \$ m/n 11.576.693,<sup>70</sup> y en 1906 registraron \$ m/n 37.164.645.<sup>71</sup>

Sin duda, las presiones públicas referidas, emanadas del *alto comercio* de la ciudad capital y de las respectivas Bolsas de Comercio de Córdoba y Rosario según las oportunidades, respondieron a los intereses de las partes en cuestión. Es por eso que al analizarlas se consideraron con las reservas del caso.

Aún más, hasta fines del siglo XIX, la competitividad que evidenció el transporte ferroviario de mercancía diversa que ingresaba por esa vía a la jurisdicción municipal de la ciudad de Córdoba, en relación a la transportadora por otra clase de medios -tales como carretas o arrias- que paulatinamente decreció al privilegiarse aquel, no sólo perjudicó a un determinado circuito mercantil, asimismo menoscabó los ingresos fiscales de la Municipalidad, al carecer éste de una ordenanza impositiva que gravara las introducciones mercantiles por ferrocarril, razón que impulsó su sanción.<sup>72</sup>

### BIBLIOGRAFÍA

- Converso, Félix, 1991, *Relaciones del intercambio, acrecentamiento patrimonial e inversión del capital comercial*, Centro de Estudios Históricos, Cuaderno Nº 2, Córdoba.
- \_\_\_\_\_, 1993, *La lenta formación de capitales. Familias, comercio y poder en Córdoba 1850-1880*, Junta Provincial de Historia, Córdoba.
- \_\_\_\_\_, 1995, *Los aspectos del cambio en el sector mercantil finisecular, en Finanzas públicas y mercado de mercancías en el siglo XIX*, Centro de Estudios Históricos, Cuadernos Nº 13 y 14, Córdoba.
- \_\_\_\_\_, 1996, *La incidencia de los medios de transporte en el intercambio mercantil*, Junta Provincial de Historia de Córdoba, Córdoba.
- Cortes Conde, Roberto, 1987, "Rutas, puertos y formación de mercados en la provincia de Santa Fe", *Academia Nacional de la Historia, Quinto Congreso Nacional*

<sup>70</sup> Río Manuel y Achaval Luis, *Geografía de la provincia de Córdoba*, Bs. As. 1905, vol. II, p. 378.

<sup>71</sup> Censo general de población, edificación, comercio, industria, ganadería y agricultura de la ciudad de Córdoba, 1906, Córdoba 1910.

<sup>72</sup> A.H.M.C. Actas 1875-1876, Tº A-1-13, Fº 169 a 170. Doc. 1898, Tº A-2-26.

- y *Regional de Historia Argentina*, Buenos Aires.
- Ensik, O. L., 1977, "Tropas de carros y diligencias en la provincia de Santa Fe, Proceso histórico", *Academia Nacional de la Historia, Investigaciones y Ensayos* N° 22, Buenos Aires.
- Pons, Adriana, Videla, Oscar R., 1991, "Una corporación frente a la cuestión social: la Bolsa de Comercio de Rosario ante los Conflictos obreros a principios del siglo XX", *Anuario* 15, U.N. de Rosario, Rosario 1991-1992.
- Río, Manuel y Achával, Luis, 1905, *Geografía de la provincia de Córdoba*, Buenos Aires.
- Vera de Flachs, Cristina. y Riquelme de Lobos, Norma, 1977, *Medio siglo de Agricultura en Córdoba 1860-1914*. Córdoba.

#### ABREVIATURAS UTILIZADAS

- A.H.P.C.= Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba.
- A.G.P.C.= Archivo de Gobierno de la Provincia de Córdoba.
- A.H.M.C.= Archivo Histórico de la Municipalidad de Córdoba.

## VIDA COTIDIANA EN ÉPOCA DE CONTINUIDADES Y RUPTURAS. LOS TABACALEROS Y TEXTILEROS EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

Hilda Iparraguirre\*

La ciudad de México, uno de los centros de abasto y comercio más importantes y populosos de América en el siglo XVIII, conservaba en el XIX muchas de sus características y costumbres y por supuesto, rasgos de su cultura y cotidianeidad, sobre todo entre los diversos sectores populares y trabajadores a quienes no alcanzó ni influyó, posiblemente ni llegaron a conocer, el discurso liberal decimonónico independentista y posindependentista. El pretendido paso de México a un estado burgués no se realizó en el siglo XIX, o por lo menos no completamente; fue imperfecto y desigual según las regiones, sobre todo en las estructuras psicosociales (aunque las jurídicas, como la Constitución de 1857, por ejemplo, si fueron consolidadas). En esta época, cuando se está gestando un proceso de nación, la identificación nación-estado, no es tal. Las respuestas de las diversas clases, de los diversos medios, dirigentes o no y de los grupos regionales fueron muy heterogéneas.

A pesar de los intentos de centralización y modernización borbónicas llevados a cabo en el siglo XVIII, en el último período colonial, y hasta algunos progresos materiales, demográficos y económicos, la crisis y agitaciones posindependentistas multiplicaron e hicieron estallar las contradicciones internas heredadas del orden novohispano. La constitución liberal y moderna de 1857 coexistió con un sector campesino tradicionalista, un clero antiliberal y el caos económico. En la segunda mitad del siglo XIX, comenzó la modernización jurídica y administrativa, el proceso de desamortización de las propiedades eclesiásticas y comunales, fundamentos de una nación y estado burgués que no afectaron al conjunto del territorio y de la población de un modo coherente y uniforme. Como fenómeno social se dio tanto un rechazo al capitalismo liberal e individualista, como un reforzamiento de las tradiciones comunitarias, morales y religiosas populares.

Vida cotidiana, mujer y familia, temas muchas veces escamoteados de la historiografía oficial y tradicional, salen a la palestra entrelazados cuando hablamos de cultura, una de las principales áreas de la historia social en la actualidad. Así aparecieron, en nuestros intentos de comprensión del proceso for-

\* Escuela Nacional de Antropología e Historia México